

10259

**Botschaft
des Bundesrates an die Bundesversammlung
über die Erteilung einer neuen Konzession für die
Glion-Rochers-de-Naye-Bahn**

(Vom 30. April 1969)

Herr Präsident!

Sehr geehrte Herren!

Wir beehren uns, Ihnen mit dieser Botschaft einen Beschlussesentwurf über die Erteilung einer neuen Konzession für die Glion-Rochers-de-Naye-Bahn zu unterbreiten.

I. Geschichtlicher Rückblick

Zwei verschiedene Gruppen setzten sich Ende des letzten Jahrhunderts für die Schaffung eines von den Fremdenverkehrsorten an der waadtländischen Riviera ausgehenden Netzes von Bergbahnen ein.

Persönlichkeiten der Gemeinde Les Planches, welche die Interessen von Territet im Auge hatten, erlangten mit dem Bundesbeschluss vom 21. Juni 1881 die Konzession für eine Eisenbahn von der Schifflande bei Territet über Glion zu den Monts-de-Caux (Eisenbahnaktensammlung 6 152). Auf diese Konzession, welche von der Bundesversammlung am 6. Juni 1961 erneuert wurde (Verkehrsaktensammlung 1961 125), geht die heutige Seilbahn Territet-Glion mit hydraulischem Betrieb zurück. Anfang 1890 kam dann eine aus Förderern oder Aktionären der Territet-Glion-Bahn bestehendes Initiativkomitee angesichts der zahlreichen Vorteile, die das Unternehmen der Gegend gebracht hatte, zur Überzeugung, dass die Bahn erweitert werden müsse, und hielt den Zeitpunkt für gekommen, die Linie über den in der Konzession (1881) bestimmten Endpunkt Caux bis zu den Rochers-de-Naye zu führen, weil dieser Berg – wie es auch in der Botschaft an die eidgenössischen Räte gesagt wurde – einer der schönsten Aussichtspunkte der französischen Schweiz im allgemeinen und des Kantons Waadt im besonderen sei. Mit Beschluss vom 17. Juni 1890 erteilte die Bundesversammlung den Herren Georges Masson, A. Emery und Ami Chessex als Vertretern des Initiativkomitees die Konzession für den Bau und Betrieb einer Zahnradbahn von Glion zu den Felsen von Naye (Eisenbahnaktensammlung 11 16). Die auf 80 Jahre befristete Konzession läuft am 16. Juni 1970 ab; ihre Erneuerung ist Gegenstand dieser Botschaft. In bezug auf die Transportpflicht hält sie fest, dass die Gesellschaft in erster Linie die

Reisenden mit ihrem Gepäck befördere, während Waren nur soweit zugelassen würden, als es die Bauart und die Tragkraft der Wagen sowie die Betriebsart erlaubten. Ursprünglich war die Pflicht, die ganze Linie zu betreiben, in der Konzession auf die Monate Mai bis Oktober beschränkt, und es gab auch nur eine Wagenklasse. Auf Begehren der Gesellschaft änderte die Bundesversammlung die Konzession am 9. April 1924 (ebenda 40 67); der Betrieb durfte nun auf der Teilstrecke Caux–Rochers-de-Naye auf die Sommersaison beschränkt werden, und die Aufsichtsbehörde konnte die Einführung einer zweiten Wagenklasse bewilligen. Von 1933 an verzichtete die Gesellschaft darauf, den Bahnbetrieb im Winter einzuschränken, und sie dehnte ihn für das ganze Jahr bis zu den Rochers-de-Naye aus. Hingegen machte sie von der Möglichkeit Gebrauch, den Reisenden zwei Wagenklassen zur Verfügung zu stellen, wie sie es heute noch tut. Erwähnt sei ferner, dass die Glion–Rochers-de-Naye-Bahn durch den Bundesbeschluss vom 23. März 1896 (ebenda 14 120) ermächtigt wurde, den Betrieb der Seilbahn Territet–Glion zu übernehmen, wodurch die zwischen den beiden Gesellschaften – die auch hinter dem Bau der grossen Hotels von Territet und Caux standen – bestehende Interessengemeinschaft ihre Bestätigung fand.

Die andere Interessengruppe mit der Gemeinde Châtelard als Schwerpunkt verfocht die Interessen der Stadt Montreux und ihrer grossen Hotels. Nachdem sie sich zuerst mit der Gründung der Montreux–Berner-Oberland-Bahn beschäftigt hatte, erhielt sie am 5. Oktober 1905 (ebenda 21 244) die Konzession für den Bau und Betrieb einer Zahnradbahn vom SBB-Bahnhof Montreux zum Bahnhof Glion. In ihrem Gesuch hatte sie unter anderem geltend gemacht, dass zahlreiche Schnellzüge in Territet nicht mehr Halt machten, dass die Seilbahn Territet–Glion keine Waren befördere und dass die neue Linie die Zwischenstationen bedienen würde. Den Betrieb der neuen Linie übernahm von Anfang an die Montreux–Berner-Oberland-Bahn. Die ursprüngliche und eigentliche Zubringerlinie zur Glion–Rochers-de-Naye-Bahn war also die Seilbahn Territet–Glion; erst später kam die Linie Montreux–Glion als ergänzende Verbindung hinzu, welche den Interessen von Montreux diene, indem sie diese Stadt mit der schon bestehenden Linie von Territet nach Glion und auf die Rochers-de-Naye verband. Wohl führt heute noch die Seilbahn Territet–Glion der Rochers-de-Naye-Bahn weiterhin Benützer zu, aber der grösste Teil der Reisenden, die nach Caux und weiter hinauf fahren, benützt heute die Montreux–Glion-Bahn, zu deren natürlicher Verlängerung die Linie Glion–Rochers-de-Naye geworden ist. Bis 1931 bestanden für die Bahnen der Gegend von Montreux zwei verschiedene Verwaltungen: eine für die Seilbahn Territet–Glion und die Glion–Rochers-de-Naye-Bahn und eine zweite für die Montreux–Berner-Oberland-Bahn und die Linie Montreux–Glion. Am 1. April 1931 hat aber die Montreux–Berner-Oberland-Bahn die Leitung aller vier Bahnen übernommen.

Die Strecke Glion–Caux wurde am 2. Juli 1892 in Betrieb genommen, die Fortsetzung von Caux auf die Rochers-de-Naye am 28. Juli des gleichen Jahres; die ganze Linie wurde mit Dampf betrieben.

Mit Beschluss vom 22. Mai 1891 (ebenda *II* 359) hat der Bundesrat der Bahngesellschaft gestützt auf die ihr 1890 von der Bundesversammlung erteilte Konzession bewilligt, eine Drahtseilbahn von der Endstation der Zahnradbahn auf Plan-des-Fontaines zum Gipfel der Felsen von Naye zu bauen. Dieses Projekt ist aber nie ausgeführt worden.

Die Betriebsergebnisse der Glion–Rochers-de-Naye-Bahn waren von ihrer Gründung an bis zum ersten Weltkrieg sehr günstig. Dies änderte sich aber in den nachfolgenden Jahren, wenn auch vor der Wirtschaftskrise wieder eine fühlbare Zunahme des Verkehrs eintrat. Die Gesellschaft musste mehrmals Sanierungen durchführen, nämlich in den Jahren 1923, 1933 und 1938. Das Eigenkapital, das vor der ersten Sanierung eine Million Franken (Gesamtkapital: 2,7 Millionen Franken) betragen hatte, belief sich nach dreimaliger Herabsetzung im Jahre 1938 auf nur noch 2000 Franken. Da die Rochers-de-Naye-Bahn in erster Linie vom Touristenverkehr lebt, ist sie natürlich sehr stark von den Schwankungen der allgemeinen Wirtschaftslage abhängig. Als bedeutender Nachteil wirkte sich sodann der an sich umständliche und wenig wirtschaftliche Dampfbetrieb aus, der dem Publikum je länger je weniger einen zeitgemässen, anziehenden Komfort bieten konnte. Er erschwerte überdies die mit dem grossen Aufschwung des Wintersports unerlässlich gewordene Aufrechterhaltung eines regelmässigen Dienstes im Winter über Caux hinaus. Die Gesellschaft entschloss sich daher, zur elektrischen Zugförderung überzugehen. Die Elektrifizierung war am 25. Juli 1938 vollendet und kostete 1,5 Millionen Franken, Wagenmaterial (5 Triebwagen) und einige Schutzgalerien inbegriffen. Die Umstellung wurde ohne Bundeshilfe für Elektrifizierung durchgeführt, zum Teil jedoch mit Beiträgen der Zentralstelle für Arbeitsbeschaffung, der Kantone Waadt und Zürich sowie der Städte Winterthur, Zürich und Baden finanziert. Vorher hatte eine Reorganisation stattgefunden, bei der die Obligationen in Vorzugsaktien umgewandelt wurden und, wie bereits erwähnt, das Eigenkapital im Nennwert herabgesetzt wurde (dritte Sanierung). Der restlichen Finanzierung dienten Hypothekendarlehen in der Höhe von 700 000 Franken.

II. Beschreibung der Bahn

Die Bahn beginnt bei der Station Glion (688 m ü. M.); mit Montreux und Territet ist sie durch die zwei bereits erwähnten Bahnlinien verbunden; sie bedient anschliessend die Stationen Caux (1054 m ü. M.), Jaman (1724 m ü. M.) und Rochers-de-Naye, wo sich der Endpunkt auf 1973 m ü. M. befindet (der Gipfel liegt auf 2042 m ü. M.). Die Bahnstrecke zählt ferner 5 Zwischenhaltstellen. Die Spurweite der ausschliesslich mit Zahnradantrieb ausgerüsteten Bahn misst 0,8 m. Die Betriebsspannung mit Gleichstrom beträgt 850 Volt. Diese Besonderheiten weist übrigens das gesamte Bahnverkehrsnetz zwischen Montreux und Rochers-de-Naye auf. Die Betriebsstrecke misst 7,625 km und weist neben 8 Brücken 14 Tunnel oder Galerien von insgesamt 1,446 km Länge auf; die maximale Neigung beträgt 22 Promille. Die Bahngesellschaft ist allei-

nige Eigentümerin des Trasses; 6,9 km davon befinden sich auf dem Gebiet der Gemeinde Montreux und 0,8 km auf dem Gebiet der Gemeinde Veytaux (Rochers-de-Naye). In Glion werden Gleise, Bahneinrichtungen und Gebäude – gestützt auf eine Vereinbarung – von den drei Bahngesellschaften gemeinsam benützt. Die Bahnunternehmung Glion-Rochers-de-Naye ist Besitzerin des Bahnhofbuffets in Caux, des Erfrischungsraumes in Jaman und des Hotels Rochers-de-Naye; ferner betreibt sie als Nebengeschäft die Skilifte Rochers-de-Naye.

Die Bahnlinie weist keine Niveau-Übergänge an wichtigen Strassen auf; die Hauptschwierigkeiten für den Betrieb der Bahn ergeben sich im Winter wegen der Lawinen und Schneeverwehungen. Heute sind 13 Lawinen-Schutzbauten vorhanden, die eine Länge von 729 m haben, davon 450 m in Galerien. Im Laufe der Jahre erlebte die Bahnunternehmung verschiedene ernsthafte Betriebsstörungen; so kam es vor allem in den Wintern 1951/1952 und 1952/1953 zu Verkehrsunterbrüchen. Nach diesen Zwischenfällen hat die Unternehmung unverzüglich zwei weitere Schutzgalerien mit einem Kostenaufwand von 75 000 Franken gebaut und zudem eine Schneeschleudermaschine angeschafft. Am 10. Dezember 1965 geriet die im Einsatz stehende Maschine in ein Schneebrett, so dass sich die Gesellschaft genötigt sah, im Jahre 1966 eine Schutzmauer im Kostenbetrage von 120 000 Franken zu bauen. Man ist heute überzeugt, dass sich die bestehenden Schutzbauten bewähren und gegen die Unbill der strengen Winter genügend Sicherheit bieten. Es bleibt einzig noch eine etwas kritische Zone von nur 57 m Länge zu schützen; die entsprechenden Kosten werden auf 100 000 Franken geschätzt. Erwähnenswert ist auch, dass die Streckenblocks immer noch den in dieser Gegend nicht seltenen Blitzeinschlägen ausgesetzt sind. Die vom Bahnunternehmen in Zusammenarbeit mit der Eidgenössischen Technischen Hochschule unternommenen Versuche haben gezeigt, dass es ohne grosse Kosten möglich sein sollte, die Streckenblocks mit einer Schutzvorrichtung zu versehen.

Das Rollmaterial umfasst neben den 5 anlässlich der Elektrifizierung gekauften Triebwagen 2 weitere Motorwagen des gleichen Typs; ferner verfügt die Unternehmung über 4 Personen- und 4 Güterwagen. Dieses Rollmaterial (zuzüglich 1 Triebwagen und 2 elektrische Lokomotiven der Montreux-Glion-Bahn) genügt für den normalen Verkehr wie auch für Verkehrsspitzen, die im Sommer auf dem Teilstück Caux-Rochers-de-Naye und zurück bis zu 3000 Personen erreichen können.

Der Bestand an ständigem Personal beträgt 30 Angestellte. Wie bereits erwähnt, ermöglicht die Betriebsgemeinschaft und gemeinsame Verwaltung mit der Bahngesellschaft Montreux-Glion den durchgehenden Verkehr mit dem gleichen Rollmaterial und Bahnpersonal auf dem gesamten Netz Montreux-Rochers-de-Naye. Die Rationalisierung ist so weit geführt worden, dass für einen Triebwagen nurmehr ein einziger Angestellter nötig ist.

Die technischen Einrichtungen der Bahn sind in Ordnung und werden regelmässig unterhalten; besonders das Schienenmaterial und die Bahnhäuser befinden sich in sehr gutem Zustand.

III. Die Entwicklung des Verkehrs und die finanzielle Lage der Bahn

Es muss hier besonders vermerkt werden, dass der Güterverkehr nur eine untergeordnete Rolle spielt und zum Beispiel im Jahre 1967 kaum 1 Prozent des gesamten Verkehrsvolumens ausmachte.

Was den Winterbetrieb anbelangt, so hat er ausschliesslich touristische Bedeutung (das Hotel auf den Rochers-de-Naye ist für den Wintersport geöffnet). Es handelt sich vor allem um einen Wochenendverkehr, der es der Bahn aber ermöglicht, die laufenden Kosten zu decken.

Zwischen Caux und Montreux besteht ein gewisser Abonnentenverkehr; obwohl er nahezu 30 Prozent des gesamten Verkehrsvolumens in beiden Richtungen ausmacht, betragen die Einnahmen nur 4 Prozent, und zwar deswegen, weil das von den Abonnenten benützte Teilstück relativ kurz ist und die Beförderung zu ermässigten Taxen erfolgt.

Die allgemeine Entwicklung des Verkehrs und der Einnahmen war in der Zeit von 1892 bis 1911 durch einen stetigen Zuwachs gekennzeichnet. Im Jahre 1911 betrug die Zahl der Reisenden annähernd 137 000, und der Betriebsüberschuss belief sich auf rund 195 000 Franken. Dann ging der Verkehr zurück: Das Jahr 1918 schloss mit noch 21 000 Passagieren und einem Betriebsdefizit von 30 000 Franken ab. Es folgte ein allmählicher Aufstieg bis 1928, wo man 168 000 beförderte Personen zählte und sich der Betriebsüberschuss auf 125 000 Franken belief. Von 1931 an ergaben sich neuerdings Betriebsdefizite zwischen 10 000 und 26 000 Franken, während die Zahl der Reisenden – die im Jahre 1932 auf 94 000 sank – 1938 auf 151 000 anstieg, aber 1940 erneut auf 88 000 fiel. Einen neuen Aufschwung erlebte die Bahnunternehmung schon während der Kriegsjahre, und das Jahr 1947 brachte einen bis dahin unerreichten Personenverkehr mit 386 000 Fahrgästen, während gleichzeitig der Betriebsüberschuss bis 1946 auf 260 000 Franken anstieg. Sieht man von den umständehalber eingetretenen Schwankungen ab, so kann doch gesagt werden, dass sich die Lage stabilisiert hat; die Zahl der beförderten Personen liegt im Durchschnitt der letzten Jahre bei 300 000. Auch die Betriebseinnahmen stiegen regelmässig und erreichten 1966 896 000 und 1967 sogar 884 000 Franken, d. h. die höchsten Beträge seit Inbetriebnahme der Bahn. Gleichzeitig mit den Betriebseinnahmen, aber in einem weit grösseren Umfang, stiegen auch die Betriebsausgaben, so dass sich seit 1946 eine nahezu konstante Verminderung der Betriebsüberschüsse ergab. 1957 betrug der Überschuss nur noch 59 000 Franken. Es handelt sich dabei aber seit 1957 um Reinerträge, die nicht mehr für Amortisationen verwendet werden müssen.

Die jährlich von der Bahnunternehmung ausbezahlten Dividenden schwankten bis 1913 (7 Prozent) zwischen 2 und 9 Prozent; anschliessend folgten 31 Jahre ohne Ausschüttung von Dividenden. Zwischen 1945 und 1965 betrugen sie zwischen 3 und 5 Prozent. Seit 1966 wurde wiederum auf die Auszahlung von Dividenden verzichtet, und die Bahngesellschaft sieht vor, dies auch in den nächsten Jahren zu tun, um vor allem die Eigenfinanzierung des zuletzt ange-

schaften Triebwagens abzuschliessen und die auf 100 000 Franken veranschlagten Kosten für den bereits erwähnten Lawenschutzbau zu decken.

Selbst wenn diese Massnahmen der Eigenfinanzierung von den Bahnaktionären gewisse Opfer verlangten und in den nächsten Jahren weiterhin fordern, darf die finanzielle Lage der Bahnunternehmung doch als gesund bezeichnet werden. Mit Ausnahme der bei der Elektrifizierung bewilligten Arbeitsbeschaffungskredite hat die Bahngesellschaft keinerlei finanzielle Hilfe der öffentlichen Hand in Anspruch genommen, und sie sieht für die Zukunft keine grösseren Investitionen vor, da die Betriebsausrüstung als für die Verkehrsbedürfnisse der nächsten Jahre ausreichend betrachtet wird. Vermerkt sei noch, dass sich die Aktiengesellschaft aus Privatpersonen zusammensetzt und auch keine Beteiligung anderer Bahnunternehmungen aufweist. Das Eigenkapital beträgt 1,2 Millionen Franken, und die verbindlichen Verpflichtungen belaufen sich auf 360 000 Franken.

IV. Erneuerungsgesuch und Vernehmlassungsverfahren

In ihrer Eingabe vom 9. August 1967 ersuchte die Bahnunternehmung Glion-Rochers-de-Naye um die Erneuerung der Konzession für eine von den Behörden zu bestimmende Dauer, beispielsweise für 50 Jahre. Die Gesuchstellerin hebt hervor, dass die Bahn ihre Nutzlichkeit in 75jährigem Bestehen bewiesen habe, zumal sie sowohl die beiden Weltkriege als auch die Wirtschaftskrise der dreissiger Jahre überdauern konnte. Den wesentlichen Grund sieht sie darin, dass der Bahn dieser Gegend, die durch den starken Fremdenverkehr der Agglomeration Montreux und der waadtländischen Riviera gekennzeichnet ist, eine hervorragende Bedeutung zukommt. Die im Jahre 1933 durchgeführte Elektrifizierung ermöglichte sodann einen rationellen und modernen Bahnbetrieb, dessen heutige und künftige Bedürfnisse mit den vorhandenen Installationen und dem verfügbaren Material befriedigt werden können. Die Glion-Rochers-de-Naye-Bahn nimmt am direkten schweizerischen und internationalen Personen-, Gepäck- und Güterverkehr teil.

Im Vernehmlassungsverfahren äusserten sich das Eidgenössische Militärdepartement, die Generaldirektionen der PTT-Betriebe und der Schweizerischen Bundesbahnen sowie die Bahnunternehmungen der Gegend von Montreux in zustimmendem Sinne zur Ernennung der Konzession für die Dauer von 50 Jahren. Die Gesellschaften der Zubringerlinien Montreux-Glion und Territet-Glion verwiesen noch besonders auf die bestehende gegenseitige Abhängigkeit. Für den Verkehrsverein Montreux ist der Fortbestand der Bahn eine Selbstverständlichkeit, und auch der Verkehrsverein des Kantons Waadt unterstützt die Erneuerung der Bahnkonzession für 50 Jahre vorbehaltlos.

Der Kanton Waadt gab am 29. Januar 1968 eine erste Stellungnahme ab, die auch das Einverständnis der Gemeinde Montreux für eine Konzessionserneuerung auf 50 Jahre enthielt. In einer weiteren Vernehmlassung vom 29. März 1968 gab das Baudepartement des Kantons Waadt bekannt, dass weder der Staat noch die mitinteressierten Gemeinden das Rückkaufsrecht beanspruchen. Hingegen

machte sich der Kanton die Meinung der Gemeinde Veytaux zu eigen, dass sich angesichts der raschen technischen Entwicklung der Verkehrsmittel – die vielleicht bald andere Lösungen erheische – eine Konzessionserneuerung für nur 25 Jahre empfehle. Am 15. August 1968 teilte die Bahngesellschaft Glion-Rochers-de-Naye mit, dass ihr Verwaltungsrat unter Berücksichtigung aller Umstände eine Konzessionserneuerung für 50 Jahre als angemessen erachte; auch wenn in späteren Jahren der Bau einer Seilbahn ins Auge gefasst werde, wäre dieses Verkehrsmittel doch nicht in der Lage, die gesamte Region wie die Bahn mit ihren Stationen und Zwischenhaltestellen zu bedienen. Da andererseits das Aktienkapital der Bahngesellschaft in den Händen von Privatpersonen sei, setze man sich nach 25 Jahren der Gefahr eines einseitigen Entscheides der Mehrheit der Aktionäre auf Nichterneuerung der Konzession aus, was den allgemeinen Interessen der Region zuwiderlaufen könnte. Die Bahngesellschaft erklärte abschliessend, dass sie den Entscheid, den die eidgenössische Behörde im Einvernehmen mit der kantonalen Instanz fälle, annehmen werde. Die zuständige kantonale Behörde unterbreitete die Angelegenheit dem Staatsrat des Kantons Waadt. Dieser gelangte in seiner Antwort vom 27. August 1968 zum Schluss, dass eine auf 25 Jahre beschränkte Konzessionsdauer die Fortexistenz der Bahn nicht in Frage stellen, es aber ermöglichen würde, das Problem nach Ablauf einer vernünftigen Zeitspanne erneut zu prüfen und dabei alle Änderungen zu berücksichtigen, die inzwischen sowohl bezüglich der Transportbedürfnisse wie auch der neuesten technischen Hilfsmittel eintreten könnten. Der Staatsrat wies darauf hin, dass die Konzession der Montreux-Glion-Bahn – einer Zubringerlinie der Glion-Rochers-de-Naye-Bahn – im Jahre 1985 abläuft. Die Begrenzung auf 25 Jahre würde daher erlauben, die Ablaufristen der Konzessionen beider Bahnen einander wenigstens anzunähern, wodurch sich ein besserer Überblick über die ganze Angelegenheit ergäbe. Der Staatsrat überliess den Entscheid darüber, ob die Dauer der neuen Konzession auf nur 15 Jahre oder auf 25 Jahre festzusetzen sei, der eidgenössischen Behörde.

Das zuständige eidgenössische Departement hat hierauf die Frage der Gültigkeitsdauer nochmals geprüft. Gewiss könnte es einleuchtend sein, die Dauer der neuen Konzession auf 15 Jahre zu beschränken, um das Verfalldatum mit demjenigen der Montreux-Glion-Bahn zusammenfallen zu lassen. Eine so kurz bemessene Zeitspanne hätte aber ernsthafte Nachteile in bezug auf das parlamentarische Verfahren und drängt sich für ein Bahnunternehmen, dessen Nutzen für die Zukunft unbestritten ist, keineswegs auf. Andererseits sind die Gründe für eine normale Konzessionsdauer von 50 Jahren – wie etwa die notwendigen Amortisationsfristen für gewisse Eisenbahneinrichtungen – nicht so überzeugend, dass sie uns veranlassen könnten, Ihnen entgegen dem vom Staatsrat ausdrücklich geäusserten Wunsche einen entsprechenden Antrag zu stellen. Eine auf 25 Jahre beschränkte Konzessionsdauer ist genügend lang, um die normale Entwicklung der Eisenbahn zu ermöglichen; selbst wenn sie der Bahngesellschaft zur Aufstellung eines langfristigen Finanzplanes nicht genügt, dürfte sie doch zur Abwicklung des erforderlichen technischen Programms durchaus ausreichen. Obwohl uns die Notwendigkeit, von der normalen Gültigkeitsdauer abzuweichen, nicht zwingend

erscheint, halten wir es nicht für angängig, uns über die Stellungnahme des Kantons hinwegzusetzen, der für die touristische Entwicklung dieser Region in erster Linie die Verantwortung trägt.

Damit können die Bedingungen für die Erneuerung der Konzession für die vorgeschlagene Gültigkeitsdauer von 25 Jahren im Sinne von Artikel 5 Absatz 1 des Eisenbahngesetzes als erfüllt betrachtet werden.

V. Der Konzessionsentwurf

Der Wortlaut des Bundesbeschlusses entspricht der seit dem Inkrafttreten des neuen Eisenbahngesetzes üblichen Fassung.

Aus den oben dargelegten Gründen wird die Gültigkeitsdauer auf 25 Jahre festgesetzt.

Artikel 5 schreibt die Spurweite und die Stromart vor, damit die Verbindung dieser Bahnlinie mit der Montreux-Glion-Bahn gewährleistet wird. Die in den Artikeln 8 und 9 umschriebene Betriebs- und Beförderungspflicht entspricht der heutigen Funktion der Bahn und ihrem Verkehr. Der Wortlaut von Artikel 10 gestattet der Bahn wie bisher die Anwendung von Spezialtaxen im Rahmen der gesetzlichen Bestimmungen und unter Vorbehalt der Genehmigung durch die Aufsichtsbehörde. Das Rückkaufsrecht ist in der Konzession nicht enthalten, da weder der Kanton noch die mitinteressierten Gemeinden davon Gebrauch zu machen wünschten.

Der Kanton Waadt hat dem Wortlaut des beiliegenden Beschlussesentwurfes zugestimmt.

Die Verfassungsmässigkeit des einfachen Bundesbeschlusses beruht auf Artikel 5 Absatz 1 und 2 des Eisenbahngesetzes, das sich seinerseits auf die Artikel 23, 24^{ter}, 26, 34, Absatz 2 36 und 64 der Verfassung stützt.

VI. Antrag

Auf Grund dieser Ausführungen empfehlen wir Ihnen, dem nachstehenden Entwurf eines Bundesbeschlusses über die Erteilung einer neuen Konzession für die Glion-Rochers-de-Naye-Bahn Ihre Zustimmung zu geben.

Genehmigen Sie, Herr Präsident, hochgeehrte Herren, die Versicherung unserer vollkommenen Hochachtung.

Bern, den 30. April 1969.

Im Namen des Schweizerischen Bundesrates

Der Bundespräsident:

L. von Moos

Der Bundeskanzler:

Huber

(Entwurf)

Bundesbeschluss über die Erteilung einer neuen Konzession für die Glion-Rochers-de-Naye-Bahn

*Die Bundesversammlung
der Schweizerischen Eidgenossenschaft,*

gestützt auf Artikel 5 des Eisenbahngesetzes vom 20. Dezember 1957¹⁾,
nach Einsicht in ein Gesuch der Glion-Rochers-de-Naye-Bahngesellschaft
vom 9. August 1967,
nach Einsicht in eine Botschaft des Bundesrates vom 30. April 1969,

beschliesst:

I

Der Glion-Rochers-de-Naye-Bahngesellschaft wird unter den nachstehend aufgeführten Bedingungen eine neue Konzession für Bau und Betrieb einer Zahnradbahn erteilt.

Art. 1

Gesetzgebung

Die Bundesgesetze sowie alle übrigen bundesrechtlichen Vorschriften über Bau und Betrieb der vom Bund konzessionierten Eisenbahnen sind zu beobachten.

Art. 2

Dauer

Die Konzession wird für die Dauer von 25 Jahren, d. h. für die Zeit vom 27. Juni 1970 bis 16. Juni 1995, erteilt.

Art. 3

Sitz

Die Konzessionärin hat ihren Sitz in Montreux.

¹⁾ AS 1958 335

Art. 4

Linie

Die Konzession gilt für die Strecke Glion-Rochers-de-Naye.

Art. 5

Spurweite und Stromart

Die Bahn wird mit einer Spurweite von 0,8 Meter und mit Gleichstrom von 850 Volt betrieben.

Art. 6

Lärmbekämpfung

Soweit es mit der Sicherheit des Betriebes vereinbar ist, hat die Konzessionärin die ihr zumutbaren Massnahmen zur Verminderung des durch ihren Betrieb bedingten Lärms zu treffen. Artikel 7 bleibt vorbehalten.

Art. 7

Pläne

Die dem Betriebe dienenden Anlagen sowie die Fahrzeuge dürfen nur nach Plänen und Vorlagen erstellt oder geändert werden, welche von der Aufsichtsbehörde genehmigt worden sind. Diese Behörde ist berechtigt zu verlangen, dass auch fertige Anlagen und Fahrzeuge geändert werden, wenn die Betriebssicherheit oder die Landesverteidigung es erfordert.

Art. 8

Fahrplan

¹ Die Zahl der täglichen Fahrten und deren Verkehrszeiten haben sich nach den Bedürfnissen zu richten. Die Fahrpläne sind nach den geltenden Bestimmungen aufzustellen und vor dem Inkrafttreten durch die Aufsichtsbehörde genehmigen zu lassen.

² Die Konzessionärin kann die Betriebszeit auf der Strecke Caux-Rochers-de-Naye auf die touristische Saison beschränken.

Art. 9

Beförderungspflicht und Wagenklassen

¹ Die Konzessionärin übernimmt die Beförderung von Personen, Reise-
päck und Gütern. Zum Transport von Tieren ist sie nicht verpflichtet.

² Die Aufsichtsbehörde bestimmt, welche Wagenklassen zu führen sind.

Art. 10

Tarife

¹ Die Konzessionärin ist verpflichtet, Abonnemente zu ermässigten Preisen auszugeben.

² Die Tarife bedürfen vor ihrem Inkrafttreten der Genehmigung durch die Aufsichtsbehörde.

Art. 11

Haftpflichtversicherung

¹ Die Konzessionärin hat sich gegen die Folgen ihrer in der Bundesgesetzgebung über die Haftpflicht der Eisenbahn- und Dampfschiffahrtsunternehmungen und der Post umschriebenen Haftpflicht bei einer in der Schweiz zum Geschäftsbetrieb zugelassenen Versicherungsunternehmung oder einer andern, von der Aufsichtsbehörde anerkannten Einrichtung zu versichern.

² Die Verträge über die Haftpflichtversicherung sowie ihre nachträgliche Änderung bedürfen der Genehmigung der Aufsichtsbehörde.

Art. 12

Personalfürsorge

¹ Die Konzessionärin hat für das ständige Personal eine Dienstalterskasse oder eine Pensionskasse einzurichten oder es bei einer in der Schweiz zum Geschäftsbetrieb zugelassenen Versicherungsunternehmung oder einer andern, von der Aufsichtsbehörde anerkannten Einrichtung zu versichern.

² Die Konzessionärin hat dafür zu sorgen, dass das Personal gegen die wirtschaftlichen Folgen von Krankheit versichert ist.

Art. 13

Kontrolle

Den eidgenössischen Beamten, denen die Aufsicht über Bau und Betrieb der Eisenbahnen obliegt, ist zu jeder Zeit freie Fahrt und freier Zutritt zu allen Teilen der Anlagen und der Fahrzeuge zu gewähren. Das zur Vornahme von Untersuchungen nötige Personal und Material, Pläne inbegriffen, sind ihnen kostenlos zur Verfügung zu stellen. Die Konzessionärin und ihr Personal haben ferner den mit der Kontrolle betrauten Organen alle dafür notwendigen Auskünfte zu erteilen.

II

Der Bundesrat wird mit dem Vollzug dieses Beschlusses beauftragt.

Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung über die Erteilung einer neuen Konzession für die Glion-Rochers-de-Naye-Bahn (Vom 30. April 1969)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1969
Année	
Anno	
Band	1
Volume	
Volume	
Heft	18
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	10259
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	09.05.1969
Date	
Data	
Seite	842-852
Page	
Pagina	
Ref. No	10 044 327

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.

Le document a été digitalisé par les Archives Fédérales Suisses.

Il documento è stato digitalizzato dell'Archivio federale svizzero.